

Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2024-2031

Lausuntopyynnön diaarinumero: VÄYLÄ/150/04.00/2023

**Suomen Laivameklarit ry:n lausunto, 28.2.2023**

Kiitämme mahdollisuudesta lausua investointiohjelman luonnoksesta.

Suomen Laivameklarit ry edustaa 37 yritystä, jotka tarjoavat merikuljetuksiin liittyviä palveluja. Yhdistyksen jäsenyritykset ovat agentteja, laivameklareita, satamaoperaattoreita sekä suomalaisia ja ulkomaisia varustamoja. Tuoteryhmästä riippuen ulkomaisella aluskapasiteetilla kuljetetaan 50 – 90 % rahdista. Satamakäynneistä noin 80 % tehdään ulkomaisilla aluksilla. Suomalaiset laivameklarit, agentit ja Suomessa toimivat ulkomaiset varustamot tarjoavat kontaktipinnan näihin yrityksiin.

Väylävirasto pyytää jatkotyön pohjaksi lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

**1. Onko mielestänne investointiohjelmassa kokonaisuutena onnistuttu vastaamaan sille asetettuihin tavoitteisiin ja muuttuneeseen toimintaympäristöön?**

Tarkastelemme ohjelmaa erityisesti vesiväylien osalta. Suomen ulkomaankaupasta 90 % kulkee meriväylien ja satamien kautta.

Venäjänsä hyökkäyssodan myötä Saimaan kanavan käyttö on loppunut ja rahdit siirtyneet muihin satamiin tai liikennemuotoihin. On hyvä, että Saimaan kanavan sulkujen pidentämiseen ohjatut varat on nyt siirretty Inkoon LNG-kuljetusten edistämiseen. On nähtävissä, että Saimaan kanavalle tarkoitettujen alusten kokoluokka jää vähitellen kokonaan pois käytöstä ja katoaa.

Aluskoon kasvu on jo pitempiäaikainen ja pysyvä muutos lähiliikenteessä. Koska väylien syvyys ei riitä, lähiliikenteessä kulkee paljon puolityhjiä aluksia. Liikenteen suunnittelu niin, että aluksia voisi käyttää täysinä, olisi hyvä tavoite. Tämä edellyttää kokonaisasuunnittelua, jossa huomioidaan myös satamien toiminta, aluspalvelut (luotsaus ja hinaus) ja takamaan yhteydet.

Turvallisuuden parantaminen ja investoinnit älylaitteisiin ovat hyvästä.

**2. Ovatko investointiohjelman perustelut vaikutusten kautta tasapuoliset ja selkeät?**

Vesiväylien osuus on rahallisesti pieni, verrattuna muihin väyläinvestointeihin. Lisäksi summa jakaantuu useisiin pieniin projekteihin, joiden yhteiskunnallinen merkitys ei välttämättä ole suuri. Mm. Loviisan väylän parantamista on perusteltu transitoliikenteellä, joka nyt on loppunut kokonaan. Joissain hankkeissa väylä on lähinnä yhden yrityksen käytössä, mm. Raahe (SSAB) ja Eckerö (Eckerö Line), jolloin suurin hyöty tulee vain yhdelle yritykselle tai varustamolle.

**3. Miten muuttaisitte investointiohjelmaa Liikenne 12 mukaisen liikennemuotokohtaisen talouskehityksen puitteissa ja miten perustelette muutosten paremmat vaikutukset?**

Liikennemuotokohtainen talouskehitys saattaa haitata kokonaistaloudellista arviointia ja kokonaisuuden suunnittelua. Muutosten tekeminen voi ehkä olla vaikeampaa. Esimerkiksi loppuvuodesta on odotettavissa päätös Metsä Groupin investoinnista Kaskisiin, onnistuuko silloin ohjelman muuttaminen ketterästi Kaskisten sataman osalta?

**4. Miten kehittäisitte investointiohjelman laatimisen prosessia, sen päivittämistä ja seurantaa?**

Jatkuva ja aktiivinen keskustelu ja yhteydenpito toimijoiden kanssa on tarpeen, ei vain lausuntojen pyytäminen kerran vuodessa.

**5. Minkä investointiohjelman ulkopuolisten kohteiden suunnittelua tulisi vaikuttavuuden perusteella edistää lähivuosina investointiohjelman tulevia päivityskierroksia varten?**

Suomen konttikuljetukset ovat lähes 100 % ulkomaisen aluskapasiteetin varassa ja ne ovat keskittyneet isoihin satamiin (Helsinki, Kotka, Rauma). Tällä hetkellä asiat sujuvat hyvin, ja tiedossa ei ole aluskoon kasvua tai muuta väyliin vaikuttavaa. Asiaa on kuitenkin hyvä pitää silmällä.

**6. Miten muuten haluatte kommentoida investointiohjelmaa?**

Vesiväylien osalta mukana on myös pieniä väyliä, kuten esim. Färjsund, jonka syventäminen on hyvä asia siellä liikkuville. Hyvä kuitenkin, että jotkut heikommat hankkeet (kuten esim. Mäntyharjun kanava) on jo kuopattu.

Kaiken kaikkiaan toive on, että rahaa laitetaan järkeviin kohteisiin, joilla on yhteiskunnallista merkitystä ja niistä saadaan kokonaistaloudellista hyötyä. Arviointia siitä, mihin kannattaa panostaa, kannattaa kehittää. Jonkinlaiset ”kärkihankkeet”, joihin investoidaan paljon kokonaisuutena eri väylien osalta, olisi hyvä nostaa erikseen esille.

Investoinnin pitää myös tuottaa, joten sitäkin tulisi arvioida. Olisi myös hyvä, jos suunnitelmassa arvioitaisiin hankkeita koko toimitusketjun toimivuuden kannalta. Erityisesti satamien kokonaistoimivuus tulisi ottaa siinä huomioon.

Suomen Laivameklarit ry:n puolesta

Sari Turkkila  
toiminnanjohtaja  
[sari.turkkila@shipbrokers.fi](mailto:sari.turkkila@shipbrokers.fi)  
+358405263348  
[www.shipbrokers.fi](http://www.shipbrokers.fi)